

CAZON  
DT160  
- A56

Government  
Publications

GO Transit annual report for the year ended March 31, 1998  
Rapport annuel du Réseau GO pour l'exercice terminé le 31 mars 1998

3 1761 116519901

# A year of transition



# Une année de transition

Toronto Area Transit Operating Authority



Régie des transports en commun de la région de Toronto





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116519901>

GO Transit  
Annual report  
1997-98

• Réseau GO  
Rapport annuel  
1997-1998

GO Transit  
20 Bay Street, Suite 600  
Toronto, Ontario, Canada M5J 2W3  
Telephone: (416) 869-3600  
Facsimile: (416) 869-3525



Réseau GO  
20, rue Bay, bureau 600  
Toronto (Ontario) Canada M5J 2W3  
Téléphone : (416) 869-3600  
Télécopieur : (416) 869-3525

ISSN 1188-3782

© Queen's Printer for Ontario, 1998  
Photos: GO Transit  
Printed on recycled paper



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1998  
Photographies : Réseau GO  
Imprimé sur du papier recyclé



## Table of contents

Transmittal	4	Présentation
Message from the Chairman and the Managing Director	6 8	Message du président du Conseil et du directeur général
Five-year comparisons	10 11	Comparaison quinquennale
Statistics	12 13	Données statistiques
The organization	14	La société
Management's responsibility for financial statements	16	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	17	Rapport des vérificateurs
Financial statements	18 19	États financiers
Notes to financial statements	24 30	Notes afférentes aux états financiers

## Table des matières

To the Honourable Tony Clement  
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1997-98 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing co-operation and assistance.

Respectfully submitted,

Eldred King  
Chairman, GO Transit

4

À l'honorable Tony Clement  
Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai honneur de vous présenter le rapport annuel 1997-1998 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Eldred King  
Président du Conseil du Réseau GO

To the Honourable Hilary M. Weston  
Lieutenant Governor of Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1998.

Respectfully submitted,

Tony Clement  
Minister of Transportation

À l'honorable Hilary M. Weston  
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1998.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

Tony Clement  
Ministre des Transports



## The Board of GO Transit

Clockwise from left:

Chairman Eldred King, Vice-Chairman Emil Kolb,  
Bill Fisch, Roger Anderson, Mel Lastman, Terry Cooke, Joyce Savoline

## Le Conseil d'administration du Réseau GO

Sens horaire, à partir de la gauche :

président du Conseil Eldred King, vice-président du Conseil Emil Kolb,  
Bill Fisch, Roger Anderson, Mel Lastman, Terry Cooke, Joyce Savoline

## A time of change and achievement

**6** It was a year of transition, and of achievement.

The Province of Ontario began transferring responsibility for GO Transit to the municipalities in the Greater Toronto Area (GTA) during the fiscal year.

Funding responsibility was handed over on January 1, 1998, when these municipalities (the new, amalgamated City of Toronto, the Regions of Durham, Halton, Peel, and York, and the neighbouring Region of Hamilton-Wentworth) became entirely responsible for our operating and rehabilitation capital subsidies. And by the end of the fiscal year, the Province had circulated draft legislation for public comment on its proposal to establish a Greater Toronto Services Board for the co-ordination and provision of services such as GO Transit (which would be restructured as the Greater Toronto Transit Authority).

In the face of such winds of change—the most fundamental shift for GO since we were created by the Province in 1967—we turned in our best financial performance ever. A record 77.8% of our operating costs was recovered through revenue this fiscal year, the most cost-effective we have ever been in our 31-year history. Our cost-recovery performance rate is consistently one of the best for any transit system in Ontario, and indeed for any commuter rail service in North America. [Please see footnote\*.]

Annual ridership was also at a record high. In 1997–98 we carried 36.2 million passengers, the most ever, 8.1% more than in the previous fiscal year. GO Trains carried 27.2 million riders, 9% more than last year, while 8.8 million people took the GO Bus, an increase of 5.5%. [Contract bus service excluded; for full details on ridership, please see the statistics table on page 12.]

Although public transit use across Ontario had been in steady decline since 1991, mainly because of the recession, GO Transit's ridership stayed relatively constant during those years. The turnaround for us started in the previous fiscal year, when train ridership began growing significantly again, though bus ridership was still experiencing a slight decrease. This year, both the train and the bus service posted substantial ridership gains, a sure sign that the GTA's economy is growing, and moving, again.

One of the fastest-growing segments of our market is the "train-bus" service we provide in the off-peak—before and after the rush hour, and on evenings and weekends—to connect downtown Toronto's Union Station with other GO Train stations. So nicknamed because they are a convenient alternative when the trains do not run, these buses are more economical to operate than trains because of the smaller number of passengers involved; they also give riders the flexibility to go one way by train and the other by bus. The service has grown from the handful of trips we introduced in 1989 to more than 115 train-buses each weekday serving Union Station, the busiest station in our network.

With its ridership increasing by over 30% this fiscal year alone, train-bus service continued to play an important role in retaining our existing train clientele, attracting new customers, and helping to keep cars off the roads. It also earned us recognition for innovation, winning National Transportation Week's award for 1997 Ontario Transportation Program of the Year—and adding to our earlier recognition by the Canadian Urban Transit Association as Canada's Transit System of the Year for 1996. Such awards reflect that we are managing our business well while continuing to offer excellent, market-driven service to our customers.

Ridership growth, however, does put pressure on us to expand service. The challenge is to do so within our resources. We continued to address this growth across the network, improving service but staying within the budget allocated to us. Train-bus services were expanded during the year in several corridors, and by year end we were finalizing plans to significantly increase rush-hour express train service on the Lakeshore and Stouffville lines. We will keep seeking every opportunity to further enhance service for our customers.

Looking ahead even further down the road, we prepared for the year 2000 issue that faces every business and every person using computers at the turn of the century. This issue concerns the inability of many computers to process year-and-date data accurately beyond 1999, and could have dire consequences for anyone who does not resolve it well in advance.

GO Transit has an enterprise-wide program under way to prepare our computer systems and applications for the year 2000. Documented in an action plan and monitored by a senior management steering committee which is chaired by the Managing Director and reports regularly to the Board, the program addresses all our computer applications to ensure that they will function properly after 1999. It includes reviewing our contractual commitments with external suppliers of goods and services to determine that they themselves are taking appropriate action to make their own computer systems year 2000-compliant.

Clearly, challenges of one kind or another lie ahead. We will not shy away from them but will face them head on, as we always have done. With the support of our new funding partners, the municipalities, we look to the future with confidence.

Eldred R. King, Chairman

Richard C. Ducharme, Managing Director

\* To calculate cost recovery comparable to other transit systems such as the Toronto Transit Commission, GO Transit *excludes* expenses specific to GO, such as the fare integration program with local transit, as well as access fees and property taxes incurred for the use of railway rights-of-way; also excluded are extraordinary one-time charges and adjustments. The cost-recovery figure shown in our annual reports is the *adjusted* revenue-to-cost ratio (R/C ratio), which excludes these expenses.

## Une période de changements et de réalisations

**T**ransitions et réalisations ont marqué l'exercice.

Le gouvernement de l'Ontario a commencé à transférer la responsabilité du Réseau GO aux municipalités composant le grand Toronto au cours de l'exercice.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1998, lorsque la responsabilité du financement a été transmise à la nouvelle ville de Toronto, issue de la fusion, aux municipalités régionales de Durham, Halton, Peel et York, ainsi qu'à la région avoisinante de Hamilton-Wentworth, ces municipalités sont devenues entièrement responsables de nos subventions d'exploitation et de financement des améliorations aux immobilisations. Vers la fin de l'exercice, le gouvernement provincial avait fait circuler un projet de loi afin qu'ait lieu la concertation publique au sujet de sa proposition d'établissement de la Commission des services du grand Toronto, chargée de la coordination de la prestation de services tels que le Réseau GO (qui ferait l'objet d'une restructuration et deviendrait la Régie des transports en commun du grand Toronto).

Au milieu de ces changements (il s'agit du virage le plus marquant que devra négocier le Réseau GO depuis sa création par le gouvernement provincial en 1967), nous avons obtenu les meilleurs résultats financiers de notre histoire. Un pourcentage record de nos frais d'exploitation (77,8 %) a été recouvré grâce aux revenus de l'exercice, rapport coûts-efficacité le plus convaincant en 31 années d'existence. En matière de recouvrement des coûts, notre rendement se compare toujours très favorablement à celui des autres systèmes de transport ontariens et même de celui de n'importe quel service ferroviaire de banlieue nord-américain (*se reporter à la note en bas de page\**).

L'achalandage annuel a lui aussi atteint un niveau record. En 1997-1998, nous avons transporté 36,2 millions d'usagers (un record) soit 8,1 % de plus que l'exercice précédent. Les trains GO ont transporté 27,2 millions de passagers, soit 9 % de plus que l'exercice précédent, alors que 8,8 millions de gens ont

voyagé en autobus GO, représentant une hausse de 5,5 %. (*Les services d'autobus sous contrat ne sont pas compris; pour de plus amples renseignements sur l'achalandage, se reporter au tableau de statistiques à la page 13*).

Bien que l'achalandage relatif au transport en commun dans l'ensemble de l'Ontario ait subi une baisse constante depuis 1991, due en majeure partie à la récession, le nombre de passagers utilisant le Réseau GO est demeuré relativement stable au cours de cette période. Pour nous, la reprise a commencé au cours de l'exercice précédent, lorsque le nombre d'usagers prenant le train s'est mis à croître de façon importante à nouveau, même si le nombre de passagers prenant l'autobus continuait à baisser légèrement. Au cours du présent exercice, toutefois, l'achalandage des services de train et d'autobus a crû de façon significative, preuve manifeste que l'économie du grand Toronto amorce une remontée dynamique.

L'un des segments de notre marché dont la croissance est la plus rapide est le service « train-autobus » que nous offrons au cours de la période creuse (avant et après les heures d'affluence ainsi que les soirs et les fins de semaine). Ce service permet de relier la station Union du centre-ville de Toronto aux autres stations de trains du Réseau GO. Appelés « train-autobus » car ils constituent une solution de rechange pratique lorsqu'il n'y a pas de train, ces autobus sont plus économiques que les trains en raison du nombre moins élevé de passagers et offrent au passager le choix de voyager soit par train, soit par autobus. Depuis les quelques parcours que nous avons inaugurés en 1989, le service s'est accru et, à l'heure actuelle, plus de 115 « train-autobus » desservent chaque jour la station Union, la plus achalandée de notre réseau.

En raison de son achalandage en hausse de plus de 30 % au cours du dernier exercice seulement, le service « train-autobus » continue de jouer un rôle important puisqu'il nous permet de conserver notre clientèle actuelle pour ce qui est des trains, d'attirer de nouveaux usagers et de réduire la circulation automobile. Par ailleurs, ce

service novateur nous a valu des récompenses, puisque la Semaine nationale des transports nous a décerné le trophée de 1997 à titre de programme de transport ontarien de l'année, titre qui est venu s'ajouter à la récompense de 1996 que nous a remise l'Association canadienne du transport urbain en qualité de meilleur grand réseau de transport de l'année. Ces prix prouvent que, tout en pratiquant une gestion saine, nous continuons à fournir à nos clients un excellent service axé sur le marché.

En revanche, cette croissance de l'achalandage nous force à étendre nos services. Le défi est d'y parvenir dans les limites de nos moyens. Dans l'ensemble du réseau, nous avons continué à faire face à cette croissance, en améliorant le service tout en respectant le budget. Au cours de l'exercice, le service « train-autobus » a été agrandi dans plusieurs couloirs. À la fin de l'exercice, nous étions en train de parachever un projet visant à accroître nettement le service du train express aux heures d'affluence sur les lignes de Lakeshore et de Stouffville. Nous continuons d'être à l'affût de chaque occasion d'améliorer encore davantage le service à notre clientèle.

En ce qui concerne l'avenir un peu moins rapproché, nous nous sommes préparés à la question de l'an 2000 qui concerne chaque entreprise et chaque particulier qui utilisera des

ordinateurs lorsque débutera le troisième millénaire. Le problème consiste en l'incapacité de nombreux ordinateurs à traiter les données relatives à l'année et à la date après 1999. Quiconque ne le résout pas bien à l'avance s'expose à de fâcheuses conséquences.

Le Réseau GO a lancé un programme à l'échelle de l'entreprise afin de préparer ses systèmes et applications informatiques pour le passage à l'an 2000. Ce programme fait l'objet d'un plan d'action et est supervisé par un comité directeur de la haute direction, sous la présidence du directeur général de l'exploitation. Ce comité soumet régulièrement des rapports au Conseil. Le programme concerne toutes nos applications informatiques et permet d'assurer qu'elles fonctionneront correctement après 1999. Entre autres, nous y réexaminons nos engagements contractuels avec les fournisseurs de biens et services afin de voir si eux-mêmes adoptent les mesures nécessaires afin que leurs systèmes informatiques soient conformes à l'an 2000.

Manifestement, toutes sortes de défis nous attendent. Nous n'hésiterons pas à les relever, ainsi que nous l'avons toujours fait. Grâce au soutien de nos nouveaux partenaires financiers—les municipalités—nous envisageons l'avenir avec confiance.

Le président du Conseil, Eldred R. King

Le directeur général de l'exploitation, Richard C. Ducharme

\* Pour rendre le recouvrement des coûts comparable à celui des autres systèmes de transport comme la Toronto Transit Commission, le Réseau GO ne tient pas compte des charges inhérentes au réseau comme le programme d'intégration des tarifs à ceux des services de transport locaux, ni des redevances d'accès et des impôts fonciers exigibles pour l'exercice du droit de passage du chemin de fer; de plus, les charges uniques et redressements extraordinaires ne sont pas inclus dans le calcul. Le chiffre correspondant au recouvrement des coûts indiqué dans les rapports annuels constitue le ratio des revenus aux dépenses *redressé*, qui ne tient pas compte de ces charges.

## Five-year comparisons

**Subsidy**  
\$ millions

93-94	74.801
94-95	69.555
95-96	68.396
96-97	71.924
97-98	65.875

Operating subsidy, excluding amortization

**Passenger boardings**  
Millions

93-94	25,876	8,715
94-95	25,025	8,567
95-96	23,869	8,456
96-97	24,951	8,375
97-98	27,501	8,181

Train      Bus  
Contract service excluded

**Subsidy per passenger**  
Dollars

93-94	2.15
94-95	2.06
95-96	2.10
96-97	2.15
97-98	1.82

Operating subsidy, excluding amortization

**System passenger boardings**  
Percentage change over previous fiscal year

93-94	+1.2
94-95	-2.2
95-96	-0.9
96-97	+3.1
97-98	+8.1

Contract service excluded

**Cost per passenger**  
Dollars

93-94	4.98
94-95	4.96
95-96	5.23
96-97	5.39
97-98	4.98

Operating cost, excluding amortization

**Railcar fleet**  
Active at year end

93-94	331
94-95	331
95-96	331
96-97	331
97-98	329

**Cost recovery**  
Percentage of operating costs  
recovered through revenue

93-94	62.5
94-95	64.2
95-96	65.3
96-97	71.4*
97-98	77.8

**Bus fleet**  
Active at year end

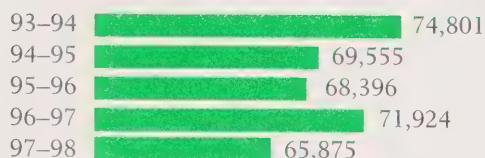
93-94	184
94-95	184
95-96	184
96-97	174
97-98	189

\* Revised from 1996-97 annual report

## Comparaison quinquennale

### Subvention

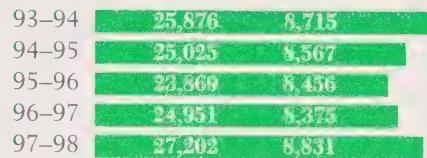
En millions de dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

### Embarquements de passagers

En millions



Train      Autobus  
Exception faite des services assurés en sous-traitance

### Subvention par passager

En dollars

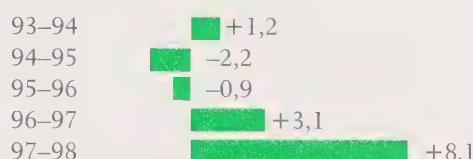


Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

### Embarquements de passagers

sur l'ensemble du réseau

Variation du pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Exception faite des services assurés en sous-traitance

### Coût par passager

En dollars



Frais d'exploitation, exception faite de l'amortissement

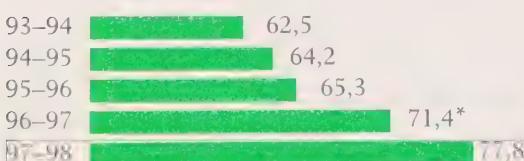
### Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



### Recouvrement des coûts

Pourcentage des frais d'exploitation recouvrés à même les revenus



### Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



\* Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1996–1997

## Statistics

Corridor	Passenger boardings (thousands)		% change*	Route kilometres (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
	1997-98	1996-97		1997-98	1996-97	1997-98	1996-97
<b>Train</b>							
Lakeshore West	10,737	9,958	+7.8	64	64	973	972
Milton	3,148	2,803	+12.3	50	50	161	162
Georgetown	2,167	1,936	+11.9	47	47	97	92
Bradford	503	443	+13.5	67	67	33	32
Richmond Hill	1,279	1,133	+12.9	34	34	104	105
Stouffville	648	542	+19.6	47	47	34	35
Lakeshore East	8,721	8,136	+7.2	52	52	754	733
<b>Train total</b>	<b>27,202</b>	<b>24,951</b>	<b>+9.0</b>	<b>361</b>	<b>361</b>	<b>2,156</b>	<b>2,131</b>
<b>Bus and Train-bus</b>							
Hamilton	1,451	1,408	+3.0	254	254	3,315	3,385
Milton	557	450	+23.8	121	121	1,450	1,254
Georgetown	1,285	1,225	+5.0	284	284	2,904	2,881
Newmarket	1,340	1,272	+5.3	320	307	2,363	2,318
Richmond Hill	2,328	2,275	+2.4	27	27	1,307	1,316
Stouffville	43	29	+50.0	53	53	161	106
Oshawa	1,826	1,716	+6.4	185	185	2,951	2,757
<b>Bus total</b>	<b>8,831</b>	<b>8,375</b>	<b>+5.5</b>	<b>1,244</b>	<b>1,231</b>	<b>14,451</b>	<b>14,017</b>
<b>System subtotal</b>	<b>36,033</b>	<b>33,326</b>	<b>+8.1</b>	<b>1,605</b>	<b>1,592</b>	<b>16,607</b>	<b>16,148</b>
Paramount Canada's Wonderland contract service							
	206	203	+1.6	29	29	280	294
<b>System total</b>	<b>36,239</b>	<b>33,529</b>	<b>+8.1</b>	<b>1,634</b>	<b>1,621</b>	<b>16,887</b>	<b>16,442</b>

\* Because ridership figures are rounded to the nearest thousand, some percentage changes may also be rounded

## Données statistiques

Trajet	Embarquement de passagers (en milliers)		Évolution, en pourcentage*	Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1997-98	1996-97		1997-98	1996-97	1997-98	1996-97
<b>Train</b>							
Lakeshore ouest	10 737	9 958	+7,8	64	64	973	972
Milton	3 148	2 803	+12,3	50	50	161	162
Georgetown	2 167	1 936	+11,9	47	47	97	92
Bradford	503	443	+13,5	67	67	33	32
Richmond Hill	1 279	1 133	+12,9	34	34	104	105
Stouffville	648	542	+19,6	47	47	34	35
Lakeshore est	8 721	8 136	+7,2	52	52	754	733
<b>Total, train</b>	<b>27 202</b>	<b>24 951</b>	<b>+9,0</b>	<b>361</b>	<b>361</b>	<b>2 156</b>	<b>2 131</b>
<b>Autobus et « train-autobus »</b>							
Hamilton	1 451	1 408	+3,0	254	254	3 315	3 385
Milton	557	450	+23,8	121	121	1 450	1 254
Georgetown	1 285	1 225	+5,0	284	284	2 904	2 881
Newmarket	1 340	1 272	+5,3	320	307	2 363	2 318
Richmond Hill	2 328	2 275	+2,4	27	27	1 307	1 316
Stouffville	43	29	+50,0	53	53	161	106
Oshawa	1 826	1 716	+6,4	185	185	2 951	2 757
<b>Total, autobus</b>	<b>8 831</b>	<b>8 375</b>	<b>+5,5</b>	<b>1 244</b>	<b>1 231</b>	<b>14 451</b>	<b>14 017</b>
<b>Somme partielle, ensemble du réseau</b>	<b>36 033</b>	<b>33 326</b>	<b>+8,1</b>	<b>1 605</b>	<b>1 592</b>	<b>16 607</b>	<b>16 148</b>
Service vers Paramount Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	206	203	+1,6	29	29	280	294
<b>Total, ensemble du réseau</b>	<b>36 239</b>	<b>33 529</b>	<b>+8,1</b>	<b>1 634</b>	<b>1 621</b>	<b>16 887</b>	<b>16 442</b>

\* Étant donné que les chiffres de l'achalandage ont été arrondis au millier le plus près, il se peut que certains pourcentages soient aussi arrondis

## Objectives

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

## Service area

GO Transit's service area, defined by legislation, covers the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the City of Toronto.

## Board

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the Mayor of the City of Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

## Minister

*The Honourable Tony Clement, Minister of Transportation*

## Board Members

*Eldred R. King, Chairman*

*Emil Kolb, Vice-Chairman*

Chairman, Council of the  
Regional Municipality of Peel

*Roger Anderson, Chairman, Council of the  
Regional Municipality of Durham*

*Terry Cooke, Chairman, Council of the  
Regional Municipality of Hamilton-Wentworth*

*Bill Fisch, Chairman, Council of the  
Regional Municipality of York*

*Mel Lastman, Mayor, Corporation of the  
City of Toronto*

*Joyce Savoline, Chairman, Council of the  
Regional Municipality of Halton*

## La mission

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission :

de concevoir et d'exploiter un service de transport interrégional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

de faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

## La sphère d'activité

La sphère d'activité du Réseau GO, définie par la législation, couvre les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth, et la ville de Toronto.

## Le Conseil

Le Conseil du Réseau GO compte sept membres : le président du Conseil, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth et le maire de la ville de Toronto.

Le Conseil relève directement du ministre des Transports.

## Le ministre

*L'honorable Tony Clement, ministre des Transports*

## Les membres du Conseil

*Eldred R. King, président du Conseil*

*Emil Kolb, vice-président du Conseil  
et président du Conseil de la  
municipalité régionale de Peel*

*Roger Anderson, président du Conseil de la  
municipalité régionale de Durham*

*Terry Cooke, président du Conseil de la  
municipalité régionale de Hamilton-Wentworth*

*Bill Fisch, président du Conseil de la  
municipalité régionale de York*

*Mel Lastman, maire, Corporation of the  
City of Toronto*

*Joyce Savoline, présidente du Conseil de la  
municipalité régionale de Halton*

## Officers & Executive

*Eldred R. King, Chairman*

*Richard C. Ducharme, Managing Director*

*Jean M. Norman, Director, Administration*

Secretary to the Board

*Frances Chung, Director, Finance*

Treasurer to the Board

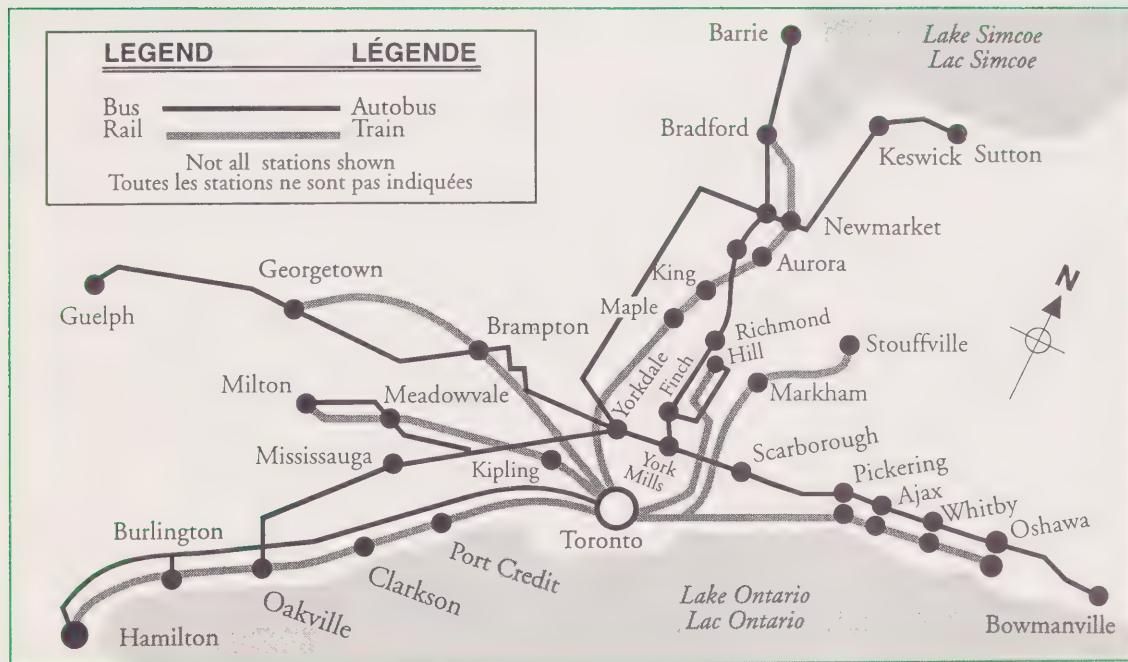
## Dirigeants et cadres supérieurs

*Eldred R. King, président du Conseil*

*Richard C. Ducharme, directeur général de l'exploitation*

*Jean M. Norman, directrice, service de l'administration, secrétaire du Conseil*

*Frances Chung, directrice, service des finances, trésorière du Conseil*



The GO Train and GO Bus network at March 31, 1998

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1998

## Management's responsibility for financial statements

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal

accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present. These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented here.

Eldred R. King, Chairman

16

## Responsabilité de la direction relativement aux états financiers

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du Conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable

que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le Conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le Conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-contre.

Eldred R. King, président du Conseil

## Auditors' report

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, The Minister of Transportation and The Provincial Auditor:

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1998 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the

financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1998 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

Coopers & Lybrand  
Chartered Accountants  
Toronto, Ontario, June 5, 1998

## Rapport des vérificateurs

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1998 et les états de l'avoir, des résultats et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à

fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1998, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand  
Comptables agréés  
Toronto (Ontario), le 5 juin 1998

Toronto Area Transit Operating Authority  
**Balance sheet as at March 31**  
 (In thousands of dollars)

	<b>Assets</b>	1998	1997
<b>Current assets</b>			
Cash and cash equivalents	\$ 40,352	\$ 13,863	
Accounts receivable	1,756	3,346	
Other assets	—	402	
Deposit with Canadian National Railway Company	7,021	11,620	
Due from the City of Toronto and the Regional Municipalities of Durham, Halton, Peel, York and Hamilton-Wentworth (note 1)	818	—	
Due from the Province of Ontario—operating subsidy and capital contributions (note 1)	—	29,048	
Due from the Province of Ontario—interest on long-term debt	8,907	8,883	
Spare parts and supplies	1,370	1,465	
Prepaid expenses	1,004	779	
	61,228	69,406	
<b>Capital assets</b>			
Land	109,870	101,809	
Buildings and equipment (note 3)	551,058	567,161	
Leasehold improvements, net of accumulated amortization of \$6,726 (1997—\$6,107)	15,645	13,921	
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$189,016 (1997—\$170,260)	193,839	207,151	
Trackwork and installation, net of accumulated amortization of \$20,280 (1997—\$17,823)	30,433	31,082	
Construction in progress	15,034	25,614	
	915,879	946,738	
	<u>\$ 977,107</u>	<u>\$ 1,016,144</u>	
	<b>Liabilities</b>		
<b>Current liabilities</b>			
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 49,260	\$ 58,117	
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	3,061	2,406	
Interest on long-term debt	8,907	8,883	
	61,228	69,406	
<b>Long-term debt (note 4)</b>	437,990	435,577	
<b>Contingencies (notes 1 and 11)</b>			
	<b>Equity</b>		
<b>Province of Ontario</b>	477,889	511,161	
	<u>\$ 977,107</u>	<u>\$ 1,016,144</u>	

Signed on behalf of the Members,

Eldred R. King, Chairman

Emil Kolb, Vice-Chairman

## Régie des transports en commun de la région de Toronto

**Bilan au 31 mars**

(en milliers de dollars)

	<b>Actif</b>	1998	1997
<b>Actif à court terme</b>			
Espèces et quasi-espèces	40 352 \$	13 863 \$	
Comptes débiteurs	1 756	3 346	
Autres éléments d'actif	—	402	
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	7 021	11 620	
Montant à recevoir de la ville de Toronto et des municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel, de York et de Hamilton-Wentworth (note 1)	818	—	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario, subvention d'exploitation et apport de capital (note 1)	—	29 048	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario, intérêt sur la dette à long terme	8 907	8 883	
Pièces de rechange et fournitures	1 370	1 465	
Frais payés d'avance	1 004	779	
	61 228	69 406	
<b>Immobilisations</b>			
Terrains	109 870	101 809	
Bâtiments et matériel (note 3)	551 058	567 161	
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 6 726 \$ (6 107 \$ en 1997)	15 645	13 921	
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 189 016 \$ (170 260 \$ en 1997)	193 839	207 151	
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 20 280 \$ (17 823 \$ en 1997)	30 433	31 082	
Travaux en cours	15 034	25 614	
	915 879	946 738	
	977 107 \$	1 016 144 \$	
	<b>Passif</b>		
<b>Passif à court terme</b>			
Comptes créditeurs et charges	49 260 \$	58 117 \$	
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés	3 061	2 406	
Intérêt sur la dette à long terme	8 907	8 883	
	61 228	69 406	
<b>Dette à long terme (note 4)</b>	437 990	435 577	
<b>Éventualités (notes 1 et 11)</b>			
	<b>Avoir</b>		
<b>Province de l'Ontario</b>	477 889	511 161	
	977 107 \$	1 016 144 \$	

Au nom des membres,

Eldred R. King, président du Conseil

Emil Kolb, vice-président du Conseil

For the year ended March 31  
**Statement of equity**  
 (In thousands of dollars)

	1998	1997
<b>Capital asset equity—Beginning of year</b>	\$ 515,208	\$ 532,168
Capital contributions from the Province of Ontario, the City of Toronto and the Regional Municipalities of Durham, Halton, Peel, York and Hamilton-Wentworth for capital assets	45,112	49,260
Less: Amortization of capital contributions	(66,154)	(65,591)
Book value of assets disposed	(9,817)	(629)
<b>Capital asset equity—End of year</b>	484,349	515,208
Equity contribution from the Province of Ontario for long term debt	(6,680)	(4,318)
Cumulative amortization of foreign exchange gains and losses on long-term debt	220	271
<b>Equity—End of year</b>	\$ 477,889	\$ 511,161

For the year ended March 31  
**Statement of operations**  
 (In thousands of dollars)

	1998	1997
<b>Revenue</b>		
Passenger Services	\$ 110,183	\$ 103,327
Sundry revenue (note 6)	6,837	5,665
Loss on sale of capital assets	(2,435)	(278)
	114,585	108,714
<b>Expenses</b>		
Labour and administration (note 8)	55,675	47,375
Contract expiration (note 10)	—	18,659
Services	6,342	5,815
Supplies	653	615
Facility maintenance	24,242	21,390
Equipment maintenance	30,230	36,107
Operations	63,318	47,761
	180,460	177,722
<b>Loss from operations before the undernoted</b>	65,875	69,008
Amortization of capital assets	66,154	65,591
Amortization of deferred foreign exchange loss (gain) on long-term debt	51	(683)
Loss before interest on long-term debt	132,080	133,916
Interest on long-term debt	35,850	35,577
<b>Loss for the year</b>	\$ 167,930	\$ 169,493

Pour l'exercice terminé le 31 mars

**Avoir**

(en milliers de dollars)

	1998	1997
<b>Avoir en immobilisations au début de l'exercice</b>	515 208 \$	532 168 \$
Apport de capital de la province de l'Ontario, de la ville de Toronto et des municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel, de York et de Hamilton-Wentworth pour des immobilisations	45 112	49 260
Moins : Amortissement de l'apport de capital	(66 154)	(65 591)
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(9 817)	(629)
<b>Avoir en immobilisations à la fin de l'exercice</b>	484 349	515 208
<b>Apport de capital cumulatif de la province de l'Ontario pour le remboursement de la dette à long terme</b>	(6 680)	(4 318)
<b>Amortissement cumulatif du gain et de la perte de change sur la dette à long terme</b>	220	271
<b>Avoir à la fin de l'exercice</b>	477 889 \$	511 161 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

**Résultats**

(en milliers de dollars)

	1998	1997
<b>Revenus</b>		
Services aux passagers	110 183 \$	103 327 \$
Revenus divers (note 6)	6 837	5 665
Perte à la vente d'immobilisations	(2 435)	(278)
	114 585	108 714
<b>Dépenses</b>		
Main-d'œuvre et administration (note 8)	55 675	47 375
Expiration d'un contrat (note 10)	—	18 659
Services	6 342	5 815
Fournitures	653	615
Entretien des installations	24 242	21 390
Entretien du matériel	30 230	36 107
Exploitation	63 318	47 761
	180 460	177 722
<b>Perte d'exploitation avant les éléments suivants</b>	65 875	69 008
<b>Amortissement des immobilisations</b>	66 154	65 591
<b>Amortissement de la perte (du gain) de change reporté(e)</b>		
<b>sur la dette à long terme</b>	51	(683)
<b>Perte avant l'intérêt sur la dette à long terme</b>	132 080	133 916
<b>Intérêt sur la dette à long terme</b>	35 850	35 577
<b>Perte pour l'exercice</b>	167 930 \$	169 493 \$

For the year ended March 31  
**Statement of changes in financial position**  
 (In thousands of dollars)

	1998	1997
<b>Cash provided by (used in):</b>		
<b>Operating activities</b>		
Loss for the year	\$ (167,930)	\$ (169,493)
Non-cash items—		
Amortization of capital assets	66,154	65,591
Amortization of deferred foreign exchange loss (gain)	51	(683)
Loss on sale of capital assets	2,435	278
	(99,290)	(104,307)
<b>Net change in non-cash working capital items</b>	26,489	7,159
	(72,801)	(97,148)
<b>Investment activities</b>		
Capital assets additions	(45,112)	(49,260)
Proceeds on capital assets disposals	7,382	351
	(37,730)	(48,909)
<b>Financing activities</b>		
Increase in long-term debt	2,413	2,566
Capital asset disposition	(9,817)	(629)
Province of Ontario		
Operating subsidy	47,936	69,008
Capital contributions	37,714	49,260
Interest on long-term debt	33,437	33,011
The City of Toronto and the Regional Municipalities of		
Durham, Halton, Peel, York and Hamilton-Wentworth		
Operating subsidy	17,939	—
Capital contributions	7,398	—
	137,020	153,216
<b>Net increase in cash and cash equivalents</b>	26,489	7,159
<b>Cash and cash equivalents—Beginning of year</b>	13,863	6,704
<b>Cash and cash equivalents—End of year</b>	\$ 40,352	\$ 13,863

Pour l'exercice terminé le 31 mars

## Évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

	1998	1997
<b>Liquidités provenant des (affectées aux) :</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Perte pour l'exercice	(167 930) \$	(169 493) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement des immobilisations	66 154	65 591
Amortissement de la perte (du gain) de change reporté(e)	51	(683)
Perte à la vente d'immobilisations	2 435	278
	(99 290)	(104 307)
<b>Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement</b>	26 489	7 159
	(72 801)	(97 148)
<b>Activités d'investissement</b>		
Nouvelles immobilisations	(45 112)	(49 260)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	7 382	351
	(37 730)	(48 909)
<b>Activités de financement</b>		
Augmentation de la dette à long terme	2 413	2 566
Aliénation d'immobilisations	(9 817)	(629)
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	47 936	69 008
Apport de capital	37 714	49 260
Intérêt sur la dette à long terme	33 437	33 011
Ville de Toronto et municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel, de York et de Hamilton-Wentworth :		
Subvention d'exploitation	17 939	—
Apport de capital	7 398	—
	137 020	153 216
<b>Augmentation nette des espèces et quasi-espèces</b>	26 489	7 159
<b>Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice</b>	13 863	6 704
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice</b>	40 352 \$	13 863 \$

For the year ended March 31, 1998  
**Notes to financial statements**  
 (In thousands of dollars)

**1. Funding and proposed Greater Toronto Services Board (“GTSB”)**

Prior to January 1, 1998 the Authority which operates under the Toronto Area Transit Operating Authority Act (“TATOA Act”) received subsidies from the Province of Ontario (the “Province”) for operating and capital funding purposes (April to December 1997—\$85,650). Effective January 1, 1998 Schedule E of the Services Improvement Act amended the TATOA Act by transferring the responsibility for the Authority’s operating and capital funding (January to March 1998—\$25,337) to the City of Toronto and the Regional Municipalities of Durham, Halton, Peel, York and Hamilton-Wentworth. In addition, pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993 and affirmed by the Deputy Minister of Transportation in a letter dated July 9, 1997, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the long-term debt obligations (1998—\$437,990) and interest (1998—\$33,437) when payments fall due (note 4).

**Proposed GTSB**

In March 1998, the Province issued a discussion paper proposing the creation of a Greater Toronto Services Board to manage a transit business called the Greater Toronto Transit Authority (“GT Transit”). Substantially all of the business and assets of the Authority would be transferred to GT Transit for nominal consideration. GT Transit is to be funded by a newly formed Greater Toronto Services Board (“GTSB”). The GTSB would be funded by the City of Toronto and the Regional Municipalities of Durham, Halton, Peel, York and, for GT Transit purposes only, Hamilton-Wentworth. The effect, if any, on these financial statements of this proposal cannot be determined at this time.

**2. Significant accounting policies**

These financial statements are prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

**(a) Spare parts and supplies**

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

**(b) Capital assets**

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotives	20 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry —Furniture and fixtures	12 years
—Other	3–5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

**2. Significant accounting policies (cont'd)****(b) Capital assets (cont'd)**

Viability studies for future expansion represent costs deferred on a project by project basis until the viability of the respective project is determined. When the project is finalized, the costs are amortized based on a specific asset category. If a project is abandoned or the costs are considered to be unrecoverable, the deferred costs are charged to operations in the year the determination is made.

**(c) Commuter services revenue**

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

**(d) Subsidies**

Operating subsidies paid by the Province of Ontario, the City of Toronto and the Regional Municipalities of Durham, Halton, Peel, York and Hamilton-Wentworth are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions are included in equity and reduced by the amortization of capital assets over the useful lives of the related assets. The Province has authorized the use of capital contributions for certain types of operating expenses.

**(e) Foreign currency translation**

Long-term monetary liabilities are translated to Canadian dollars at rates of exchange in effect at the end of the period. Unrealized exchange gains or losses arising on translation are deferred and amortized over the remaining terms of the liabilities.

**(f) Use of estimates**

The preparation of financial statements in conformity with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosures of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting period.

Significant estimates include funding, the recovery of capital assets, unearned revenue, amortization of capital assets and contingencies. Actual results could differ from those estimates.

**(g) Financial instruments**

The carrying amounts for cash and cash equivalents, accounts receivable, deposits and other receivables, accounts payable and accrued liabilities on the balance sheet approximate fair value because of the limited term of these instruments. Due to the nature of long-term debt, it is not practicable to establish a fair value due to the unique nature of this transaction. The principal characteristics of this transaction are set forth in note 4.

Fair value estimates are made at the balance sheet date, which are based on relevant market information and information about the financial instrument. These estimates are subjective in nature and involve uncertainties in significant matters of judgement and, therefore, cannot be determined with precision. Changes in assumptions could significantly affect these estimates.

## 3. Buildings and equipment

	1998		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Buildings	\$ 222,725	\$ 77,802	\$ 144,923
Locomotives and other railway rolling stock	91,574	49,329	42,245
Locomotives and other railway rolling stock pledged as collateral (refer to note 4)	472,806	179,827	292,979
Buses	50,789	32,192	18,597
Parking lots	65,326	21,650	43,676
Sundry	54,713	46,075	8,638
	\$ 957,933	\$ 406,875	\$ 551,058

	1997		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Buildings	\$ 214,443	\$ 67,179	\$ 147,264
Locomotives and other railway rolling stock	92,646	48,440	44,206
Locomotives and other railway rolling stock pledged as collateral (refer to note 4)	471,005	159,549	311,456
Buses	45,059	29,370	15,689
Parking lots	60,469	18,719	41,750
Sundry	51,942	45,146	6,796
	\$ 935,564	\$ 368,403	\$ 567,161

The Authority capitalizes engineering payroll costs where time has been spent on particular capital projects. The amount capitalized for year ended March 31, 1998 was \$924 (1997—\$977).

## 4. Long-term debt

At the request of the Ontario Minister of Finance, the Authority entered into a financing transaction on March 31, 1994. Under the terms of the transaction, substantially all of the locomotives and bi-level cars were sold for \$431,530 (U.S. \$311,867) and immediately repurchased from the same counterparty at the same price under conditional sales contracts maturing on July 1, 2006. The proceeds from the sales were returned to the Province of Ontario net of transaction costs of \$4,271. The transaction has been accounted for as a collateralized financing. The debt is collateralized by the locomotives and bi-level cars. The Authority retains the right to use the locomotives and bi-level cars and is liable for maintenance and all other associated obligations. The Authority cannot lease or sell the locomotives and bi-level cars without the prior written consent of the counterparty to the debt obligation. In addition, the Authority is liable for any costs which reduce the other parties' return on the financing.

Under the agreement the Authority agreed to repay the obligation and interest thereon over twelve years. The loan balances will also increase in certain periods.

#### 4. Long-term debt (cont'd)

Contract number	Maximum loan	Average interest rate %	Balance at March 31/98	Balance at March 31/97	Collateral
1	US\$ 14,487	7.27536	US\$ 14,435	US\$ 14,441	Bi-level cabs and coaches
2	108,926	7.26143	108,482	107,824	Bi-level cabs and coaches
3	23,794	7.38419	23,639	23,794	Locomotives
4	70,319	7.28488	69,762	69,184	Bi-level cabs and coaches
5	60,702	7.36798	58,789	58,472	Bi-level coaches
6	41,926	7.39563	41,587	41,272	Locomotives
	US\$ 320,154		US\$ 316,694	US\$ 314,987	
Translated to Canadian dollars at			1.4166	1.3843	
			Cdn\$ 448,629	Cdn\$ 436,037	
Deferred foreign exchange, (loss) net of accumulated amortization of \$220(1997—\$271)			(10,639)	(460)	
			437,990	435,577	

The annual payments (borrowings) in US dollars the Authority is required to make are as follows:

	Principal repay (borrow)	Interest	Total
1998–1999	US\$ (1,397)	US\$ 23,186	US\$ 21,789
1999–2000	334	23,271	23,605
2000–2001	831	23,248	24,079
2001–2002	1,492	23,192	24,684
2002–2003	2,334	23,071	25,405
2003–2004	2,753	22,889	25,642
2004–2005	8,069	22,597	30,666
2005–2006	8,911	22,073	30,984
2006–2007—“Balloon payment”	293,367	10,727	304,094
	US\$ 316,694	US\$ 194,254	US\$ 510,948

Pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993, and affirmed by the Deputy Minister of Transportation in a letter dated July 9, 1997, between the Province and the Authority, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the above debt obligation and interest when payments fall due.

#### 5. Operating and maintenance agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated and maintained by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with The Canadian National Railway Company, St. Lawrence & Hudson Railway Company Limited and Bombardier Inc.

**6. Sundry revenue**

	1998	1997
Interest income	\$ 994	\$ 379
Rentals—rolling stock	1,286	2,221
Rentals—space	2,316	2,254
Advertising revenue	452	327
Commissions—ticket sales	470	554
Distribution from Transportation and Railroad Assurance Company	695	0
Other	624	(70)
	<b>\$ 6,837</b>	<b>\$ 5,665</b>

**7. Commitments****Leases**

Minimum lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1998–1999	\$ 3,843
1999–2000	2,802
2000–2001	2,506
2001–2002	2,319
2002–2003	2,299
Thereafter	26,062
	<b>\$ 39,831</b>

The Authority has also committed to approximately \$11,983 for various capital asset additions over the next fiscal year.

**8. Pensions**

The Authority provides pension benefits for substantially all of its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund ("PSPF") and the Ontario Public Service Employees' Union Pension Fund ("OPSEU Pension Fund") established by the Province of Ontario. The Ontario Public Service Employees' Union Pension Act, 1994 provided for a reduction of the employers' contributions to the PSPF and the OPSEU Pension Fund for each of the three fiscal years ended 1995–1997. For the year ended March 31, 1997, the impact of these reductions on the benefits expense and operating subsidy was approximately \$2,916. The Authority has expensed \$3,670 for pension for the year ended March 31, 1998.

**9. Remuneration**

Total remuneration of Members of the Board was approximately twenty-three thousand dollars during the fiscal year (1997—twenty-eight thousand dollars).

Provincial legislation requires disclosure of Ontario Public Sector employees, paid an annual salary and benefits in excess of one hundred thousand dollars in calendar year 1997. The individuals are listed as follows:

Ducharme, Richard	Managing Director	\$122
-------------------	-------------------	-------

**10. Contract expiration**

For the fiscal year ended March 31, 1997, the Authority incurred approximately \$18,659 in charges related to the expiration of a contract for rail equipment maintenance services.

## 11. Contingencies

- (a) A claim has been made against the Authority by a contractor in connection with work performed by it. The Authority has reviewed this claim and believes it cannot be fully substantiated. The amount claimed is in excess of \$7,000; however, management believes that the disposition of this matter will not materially exceed the amount provided for in the financial statements.
- (b) There has been an ongoing dispute between the City of Toronto (the "City") and the Toronto Terminals Railway Company Limited (the "TTR") relating to the rent for lands under Union Station dating back to 1968. The Authority pays a pro-rata share of approximately 38% of the rent. The rent is determined every 21 years. In 1996, an arbitration panel issued a decision respecting the rent to be paid from 1968 to 1989. An appeal to Divisional Court was dismissed but the City has filed an application for leave to appeal with the Court of Appeal of Ontario. In addition, the City and the TTR must still negotiate the rent for the period from 1989 to 2010. The outcome of this matter cannot be determined at this time. However, management believes that the disposition of this matter will not materially exceed the amount provided for in the financial statements.
- (c) **Rail incident**  
The Authority has purchased insurance to cover claims in excess of \$5,000 on any one rail accident. The incident at Union Station on November 19, 1997 is the subject of various claims including two potential class proceedings. The outcome of these claims cannot be determined at this time. However, management believes that the disposition of these matters will not materially exceed the amount provided for in the financial statements. 

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1998

**Notes afférentes aux états financiers**

(en milliers de dollars)

**1. Financement et Commission des services du grand Toronto (« CSGT ») proposée**

Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998, la Régie, qui exerce ses activités en vertu de la Loi sur la régie des transports en commun de la région de Toronto (la « Loi »), recevait des subventions de la province de l'Ontario (la « province ») au titre de l'exploitation et du financement d'immobilisations (85 650 \$ d'avril à décembre 1997). Avec date de prise d'effet le 1<sup>er</sup> janvier 1998, la Loi a été modifiée par l'annexe E sur l'amélioration des services, selon laquelle la responsabilité de l'exploitation et du financement d'immobilisations (25 337 \$ de janvier à mars 1998) de la Régie a été transférée à la ville de Toronto et aux municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel, de York et de Hamilton-Wentworth. En outre, aux termes d'un protocole d'entente daté de décembre 1993 et confirmé par le sous-ministre des Transports dans une lettre datée du 9 juillet 1997, la province fournira des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer les obligations au titre de la dette à long terme (437 990 \$ en 1998) et l'intérêt (33 437 \$ en 1998) lorsque le paiement est exigible (note 4).

**CSGT proposée**

En mars 1998, la province a publié un document de travail dans lequel est proposé l'établissement de la Commission des services du grand Toronto pour gérer une entreprise appelée Régie des transports en commun du grand Toronto (« Réseau GT »). La presque totalité des activités et de l'actif de la Régie serait transférée au Réseau GT pour une somme nominale. Le Réseau GT sera financé par la Commission des services du grand Toronto (« CSGT ») récemment formée. La CSGT sera financée par la ville de Toronto et les municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel, de York et, en ce qui concerne uniquement le Réseau GT, par la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth. L'incidence, s'il en est, de cette proposition sur les états financiers ne peut pas être établie à ce moment.

**2. Principales conventions comptables**

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

**(a) Pièces de rechange et fournitures**

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du coût et du coût de remplacement.

**(b) Immobilisations**

Les immobilisations sont inscrites au coût.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

**Bâtiments et matériel**

Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Locomotives	20 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers : Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

## 2. Principales conventions comptables (suite)

### (b) Immobilisations (suite)

Les études de viabilité de l'extension future représentent les coûts reportés par projet jusqu'à ce que la viabilité de chaque projet soit établie. Lorsque le projet est achevé, les coûts sont amortis selon une catégorie d'éléments d'actif spécifique. Si un projet est abandonné, les coûts reportés sont portés aux résultats d'exploitation l'exercice durant lequel la décision est prise.

### (c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

### (d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario, la ville de Toronto et les municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel, de York et de Hamilton-Wentworth sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains et les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital est inclus dans l'avoir et est réduit de l'amortissement des immobilisations sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes. La province a autorisé l'affectation de l'apport de capital à certains types de frais d'exploitation.

### (e) Conversion des devises

Les éléments de passif monétaires à long terme sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains ou les pertes de change non matérialisés sont reportés et amortis sur la durée restante des éléments de passif.

### (f) Utilisation d'estimations

Pour la préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus, la direction doit effectuer des estimations et établir des hypothèses qui touchent les montants présentés de l'actif et du passif, de l'actif et du passif éventuels à la date des états financiers et des revenus et des dépenses au cours de la période de présentation. Les estimations importantes comprennent le financement, le recouvrement d'immobilisations, les revenus reportés, l'amortissement des immobilisations et les éventualités. Les résultats réels pourraient être différents de ceux qui ont fait l'objet de l'estimation.

### (g) Instruments financiers

La valeur comptable des espèces et des quasi-espèces, des comptes débiteurs, des dépôts et autres comptes débiteurs, des comptes créditeurs et des charges figurant dans le bilan se rapproche de la juste valeur à cause de la durée limitée de ces instruments. Étant donné la nature de la dette à long terme, il n'est pas pratique d'établir une juste valeur étant donné la nature unique de cette opération. Les principales caractéristiques de cette opération sont établies dans la note 4.

Les estimations de la juste valeur sont effectuées à la date du bilan, fondées sur des renseignements sur les marchés pertinents et sur l'instrument financier. Ces estimations sont subjectives et comportent des incertitudes quant aux points significatifs nécessitant un jugement et, par conséquent, elles ne peuvent être effectuées avec précision. Des variations des hypothèses pourraient toucher sérieusement ces estimations.

## 3. Bâtiments et matériel

		1998	
	Coût	Amortissement cumulé	Montant net
Bâtiments	222 725 \$	77 802 \$	144 923 \$
Locomotives et autre matériel roulant des chemins de fer	91 574	49 329	42 245
Locomotives et autre matériel roulant des chemins de fer donnés en garantie (note 4)	472 806	179 827	292 979
Autobus	50 789	32 192	18 597
Terrains de stationnement	65 326	21 650	43 676
Autres	54 713	46 075	8 638
	<b>957 933 \$</b>	<b>406 875 \$</b>	<b>551 058 \$</b>
1997			
	Coût	Amortissement cumulé	Montant net
Bâtiments	214 443 \$	67 179 \$	147 264 \$
Locomotives et autre matériel roulant des chemins de fer	92 646	48 440	44 206
Locomotives et autre matériel roulant des chemins de fer donnés en garantie (note 4)	471 005	159 549	311 456
Autobus	45 059	29 370	15 689
Terrains de stationnement	60 469	18 719	41 750
Autres	51 942	45 146	6 796
	<b>935 564 \$</b>	<b>368 403 \$</b>	<b>567 161 \$</b>

La Régie capitalise les charges de personnel de génie lorsque les heures ont été consacrées à des projets particuliers d'immobilisations. Le montant capitalisé pour l'exercice terminé le 31 mars 1998 s'élève à 924 \$ (977 \$ en 1997).

## 4. Dette à long terme

À la demande du ministre des Finances de l'Ontario, la Régie a conclu une opération de financement le 31 mars 1994. Aux termes de l'opération, la presque totalité des locomotives et des voitures-coach à deux étages a été vendue pour 431 530 \$ (311 867 \$ US) et immédiatement rachetée de la même contrepartie, au même prix, en vertu de contrats de vente avec réserve de propriété échéant le 1<sup>er</sup> juillet 2006. Le produit de la vente a été remis à la province de l'Ontario, déduction faite des frais de 4 271 \$ liés à l'opération. L'opération a été comptabilisée à titre de financement garanti. La dette est garantie par les locomotives et les voitures-coach à deux étages. La Régie conserve le droit d'utiliser les locomotives et les voitures-coach à deux étages et elle est responsable de l'entretien et de toute autre obligation connexe. La Régie ne peut pas louer ni vendre les locomotives et les voitures-coach à deux étages sans avoir préalablement obtenu le consentement écrit de la contrepartie à la créance. En outre, la Régie est responsable de tous les coûts qui réduisent le rendement du financement pour les autres parties.

Aux termes de l'entente, la Régie a convenu de rembourser l'obligation et les intérêts y afférents sur douze exercices. Les soldes des emprunts augmenteront également durant certaines périodes.

#### 4. Dette à long terme (suite)

Numéro de contrat	Emprunt maximal	Taux d'intérêt moyen %	Solde au 31 mars 1998	Solde au 31 mars 1997	Garantie
1	14 487 \$ US	7,27536	14 435 \$ US	14 441 \$ US	Cabines et voitures-coach à deux étages
2	108 926	7,26143	108 482	107 824	Cabines et voitures-coach à deux étages
3	23 794	7,38419	23 639	23 794	Locomotives
4	70 319	7,28488	69 762	69 184	Cabines et voitures-coach à deux étages
5	60 702	7,36798	58 789	58 472	Voitures-coach à deux étages
6	41 926	7,39563	41 587	41 272	Locomotives
320 154 \$ US			316 694 \$ US	314 987 \$ US	
Taux de conversion en dollars canadiens			1,4166	1,3843	
			448 629 \$ CA	436 037 \$ CA	
(Perte) de change reportée déduction faite de l'amortissement de 220 \$ (271 \$ en 1997)			(10 639)	(460)	
			437 990	435 577	

Les paiements (emprunts) annuels en dollars américains que la Régie doit effectuer au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

33

	Remboursement (emprunt) de capital	Intérêt	Total
1998–1999	(1 397) \$ US	23 186 \$ US	21 789 \$ US
1999–2000	334	23 271	23 605
2000–2001	831	23 248	24 079
2001–2002	1 492	23 192	24 684
2002–2003	2 334	23 071	25 405
2003–2004	2 753	22 889	25 642
2004–2005	8 069	22 597	30 666
2005–2006	8 911	22 073	30 984
2006–2007 « paiement en bloc »	293 367	10 727	304 094
	316 694 \$ US	194 254 \$ US	510 948 \$ US

Conformément à un protocole d'entente daté de décembre 1993, conclu entre la province et la Régie, et confirmé par le sous-ministre des Transports dans une lettre datée du 9 juillet 1997, la province fournira à la Régie des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer la créance et l'intérêt lorsque le paiement est exigible.

#### 5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, St-Lawrence & Hudson Railway Company et Bombardier Inc.

**6. Revenus divers**

	1998	1997
Intérêts créditeurs	994 \$	379 \$
Location de matériel roulant	1 286	2 221
Location de surfaces	2 316	2 254
Revenu de publicité	452	327
Commissions sur les ventes de billets	470	554
Distribution de la Transportation and Railroad Assurance Company	695	0
Autres	624	(70)
	<b>6 837 \$</b>	<b>5 665 \$</b>

**7. Engagements****Contrats de location**

Les loyers minimaux pour chacun des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

1998–1999	3 843 \$
1999–2000	2 802
2000–2001	2 506
2001–2002	2 319
2002–2003	2 299
Par la suite	26 062
	<b>39 831 \$</b>

Pour le prochain exercice, la Régie s'est aussi engagée relativement à diverses nouvelles immobilisations s'élevant à environ 11 983 \$.

**8. Régimes de retraite**

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires (« RRF ») et du Régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario (régime de retraite du SEFPO) établis par la province de l'Ontario. Aux termes de la Loi sur le régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario de 1994, une réduction des cotisations patronales au RRF et au régime de retraite du SEFPO est prévue pour chacun des trois exercices se terminant de 1995 à 1997. Pour l'exercice terminé le 31 mars 1997, l'incidence de cette réduction sur les dépenses liées aux avantages et sur les subventions d'exploitation s'est établie à environ 2 916 \$. La Régie a passé en charges des prestations de retraite de 3 670 \$ pour l'exercice terminé le 31 mars 1998.

**9. Rémunération**

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ vingt-trois mille dollars (vingt-huit mille dollars en 1997).

En vertu des lois provinciales, il est exigé de présenter la rémunération des employés du secteur public de l'Ontario qui ont reçu un salaire annuel et des avantages d'un montant supérieur à cent mille dollars en 1997. Les renseignements présentés sont les suivants :

Ducharme, Richard

Directeur général

122 \$

**10. Expiration d'un contrat**

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1997, la Régie a engagé des frais d'environ 18 659 \$ liés à l'expiration d'un contrat d'entretien de matériel ferroviaire.

**11. Éventualités**

(a) Un entrepreneur a déposé une demande auprès de la Régie relativement à des travaux effectués par la Régie. La Régie a examiné cette demande et elle est d'avis que le bien-fondé de cette demande ne peut être justifié. Le montant de la demande est supérieur à 7 000 \$. Cependant, la direction croit que le règlement de cette question ne dépassera pas considérablement le montant pourvu dans les états financiers.

(b) Depuis 1968, un litige se poursuit entre la ville de Toronto (la « ville ») et la Toronto Terminals Railway Company Limited (« TTR ») sur la location du terrain sur lequel est située la station Windsor. La Régie verse une part proportionnelle d'environ 38 % du loyer. Le loyer est établi tous les 21 ans. En 1996, un groupe d'arbitrage a émis une décision sur le loyer qui devait être payé entre 1968 et 1989. Un appel devant la Cour divisionnaire a été rejeté, mais la ville a déposé une requête en autorisation d'appel auprès de la Cour d'appel de l'Ontario. En outre, la ville et la TTR doivent encore négocier le loyer pour la période de 1989 à 2010. Il est présentement impossible de déterminer l'issue de cette question. Cependant, la direction croit que le règlement de cette affaire ne dépassera pas considérablement le montant pourvu dans les états financiers.

(c) **Accident ferroviaire**

La Régie a souscrit une assurance pour les réclamations dépassant 5 000 \$ relatives à chaque accident ferroviaire. L'incident survenu à la station Union le 19 novembre 1997 fait l'objet de diverses réclamations, dont deux recours collectifs possibles. Il est présentement impossible de déterminer l'issue de ces réclamations. Cependant, la direction croit que le règlement de ces affaires ne dépassera pas considérablement le montant pourvu dans les états financiers. 





